

*Firenze Architettura* (1, 2017), pp. 154-161  
 ISSN 1826-0772 (print) | ISSN 2035-4444 (online)  
 © The Author(s) 2016. This is an open access article distributed under the terms of the  
 Creative Commons License CC BY-SA 4.0 Firenze University Press  
 DOI 10.13128/FiAr-21070 - [www.fupress.com/fa/](http://www.fupress.com/fa/)

The Sixties in the United States is essential to the development of the idea of the road as an architectural place. It is the concept of architecture itself which undergoes a radical transformation. The road, full of symbols of space rather than of form, is a privileged point of observation to inquire into the environment, both natural and built. A point of view that establishes a different relationship between architects and architecture, between the architecture of architects and that of the road.

## Imparare dalla strada. Autopia vs distopia *Learning from the road. Autopia vs dystopia*

*Ugo Rossi*

La strada e l'architettura a essa connessa sono alla base della riflessione sulla costruzione dell'ambiente umano, ma la definizione della strada come habitat è forse l'aspetto più inedito e meno indagato dall'architettura moderna. La strada viene pensata soprattutto come costruzione subordinata alla gestione del flusso automobilistico, e in questa sua declinazione, viene interpretata come elemento autonomo. In realtà l'idea stessa di strada è imprescindibile dalla costruzione della città e del paesaggio, e sulla base di questa consapevolezza essa non può essere esclusa dai processi progettuali<sup>1</sup>. In questo senso, probabilmente la proposta più emblematica e influente per gli sviluppi futuri, fu quella che Le Corbusier, nel 1922, espose nel suo progetto per la *Ville Contemporaine*: la *Ville Radieuse*<sup>2</sup>. La visione di Le Corbusier si identifica nella città-parco con servizi pubblici ed amministrativi disseminati lungo le arterie principali da percorrere ad alta velocità. Dietro – lontano – i grattacieli residenziali e infine i luoghi del lavoro. Questa città immaginaria contiene i precetti della “nuova urbanistica”, ma l'idea non troverà realizzazione ad Algeri o a Rio, né a Chandigar e tantomeno nella Brasilia di Lucio Costa e Oscar Niemeyer, la città che forse più adotta la *Maniera di pensare l'urbanistica* di Le Corbusier<sup>3</sup>.

La riflessione di Le Corbusier sulla città tende, indubbiamente, a una precisa realizzazione del mito della modernità, e ancora oggi è un riferimento operativo per la progettazione urbanistica, anche se, come nota Jane Jacobs, in realtà non costruisce la città, piuttosto ne realizza una alternativa<sup>4</sup>. Nei fatti, secondo la Jacobs, questa visione urbanistica produce la distopia di edifici isolati inseriti in spazi vuoti, “che avranno tutte le caratteristiche

The road and the architecture related to it are at the basis of the reflection on the construction of the human environment, but the definition of the road as habitat is perhaps the most novel and less explored aspect of modern architecture. The road is thought mostly as a construction subordinated to the management of traffic, and from this point of view is interpreted as an autonomous element. In fact the idea of the road itself is necessary for the construction of the city and of the landscape, and based upon this knowledge it cannot be excluded from design processes<sup>1</sup>. In this sense, the most influential and emblematic proposal for future developments was probably that which Le Corbusier presented in 1922 in his project for the *Ville Contemporaine*: the *Ville Radieuse*<sup>2</sup>. Le Corbusier's vision identifies with the city-park with public and administrative services scattered along the main high-speed arteries. Behind – far away – the residential skyscrapers and the workplaces. This imaginary city contains precepts of the “new urban planning”, but the idea would not crystallise in Algiers or Rio, Chandigarh or even in Lucio Costa and Oscar Niemeyer's Brasilia, the city which perhaps most of all adopts Le Corbusier's *way of thinking urban planning*<sup>3</sup>.

Le Corbusier's reflection on the city undoubtedly tends to a precise realisation of the myth of modernity, and is still today an operative reference for urban planning, even though, as Jane Jacobs points out, it in fact does not build the city, but rather creates an alternative<sup>4</sup>. In fact, according to Jacobs, this urban vision produces the dystopia of isolated buildings inserted in empty spaces, “which will have all the features of a well-taken care of, dignified urban cemetery [...] in a majestic solitude”<sup>5</sup>.



di un ben curato, dignitoso cimitero urbano [...] in una maestosa solitudine”<sup>5</sup>.

Alla distopia della città-macchina perfetta, si contrapporrà, negli anni Cinquanta, l'autocostruzione dell'America capitalista e Pop, di quell'America che si incontra lungo le *strips* automobilistiche di Las Vegas e Los Angeles, determinata dallo sviluppo di una società commerciale, fondata sulla “realtà” dei valori estetici della *Middle Class*<sup>6</sup>.

Nella nuova era dei beni di consumo, l'uomo non è più un eroe, autore di audaci sfide in nome della modernizzazione e della meccanizzazione, al suono del *Ballet mécanique* di Fernand Léger, è piuttosto, lo spensierato uomo comune che percorre in tutta serenità la *Freeway*, indossando *bermuda*, occhiali da sole, camicia hawaiana e cappello di paglia, seduto comodamente nella sua *Station Wagon* o nella sua *Pontiac Convertible*, con la radio sintonizzata sulle frequenze di una stazione radio indipendente, per ascoltare gli ipnotici assolo di Ray Manzareck o di Jerry Garcia. Come spesso accade le cose si realizzano in un momento e in un luogo preciso. Il Momento non è quello della prima età della macchina, ma l'epoca dei consumi e della merce, dei magnifici *Fifties* e delle due incredibili decadi successive; il luogo non è un paese in via di sviluppo o l'Europa, ma la più potente nazione del mondo all'epoca: l'America. Non è un caso che la diversa visione “della città dalla strada” si sviluppi in quel periodo e in quel luogo. L'America è l'unica nazione – negli anni Sessanta – capace di invertire la concezione della città-macchina in qualcosa di originale, in una vera “autopia”.

La condizione americana degli anni Sessanta è determinante

To the dystopia of the perfect city-machine will be opposed in the Fifties the auto-construction of the capitalist and pop U.S.A., of those United States found along the automobile strips of Las Vegas and Los Angeles, determined by the development of a commercial society, based on the “realities” of middle class aesthetic values<sup>6</sup>. In the new era of consumer goods, man is no longer a hero, the protagonist of audacious challenges in the name of modernisation and mechanisation, to the music of Fernand Léger's *Ballet mécanique*, but rather the carefree common man that drives down the freeway in his Bermuda shorts, sunglasses, Hawaiian shirt and straw hat, comfortably seated in his station wagon or his *Pontiac Convertible*, with the radio tuned on an independent radio station, listening to the hypnotic solos of Ray Manzarek or Jerry Garcia. As is often the case, things happen in a precise place and at a precise time. The Moment is not that of the first age of the car, but the era of consumer goods, the magnificent Fifties and the two incredible following decades; the place is not a developing country or Europe, but the most powerful nation in the world at the time: the United States. It is no coincidence that the different vision of the “city from the road” would develop then and there. The United States are the only country – in the Sixties – capable of turning the concept of the city-machine into something original, a true “autopia”.

The situation in the United States in the Sixties is fundamental for the development of the idea of the road as an architectural place, and with it, of the service buildings to be used while in transit. First of all it is the concept of architecture itself which undergoes a radical transformation in the United States.



per lo sviluppo dell'idea della strada come luogo architettonico e con questa, degli edifici di servizio che si utilizzano in movimento, in viaggio. Prima di tutto è il concetto stesso di architettura che negli Stati Uniti subisce un rivoluzionario sconvolgimento della propria natura.

Nel 1965, Arthur Drexler, direttore del dipartimento di architettura del MoMA di New York presenta la mostra *Modern Architecture USA*, dedicata al contributo degli architetti "americani" al Movimento Moderno, anche se la maggior parte degli architetti selezionati a rappresentare l'architettura moderna americana sono stranieri trasferiti negli USA per sfuggire alle persecuzioni razziali e politiche del Nazismo. Ad eccezione dei lavori di Frank Lloyd Wright, Greene & Greene e Irvin Gill, le architetture in mostra sono tutte di derivazione culturale europea.

Non sorprende che Reyner Banham – lo storico che aveva preso parte all'*Independent Group* – in un articolo dedicato alla mostra del MoMA, esprime il proprio scetticismo per la scelta operata da Drexler, che presenta un repertorio di *Milestones* della modernità *International Style*<sup>7</sup>. Banham si chiede perché non si siano considerati piuttosto ponti e stazioni ferroviarie, o quelle architetture – vere conquiste americane – che hanno avuto autentica origine negli USA: *Skyscraper, Bowling, Shopping Center, Drive-in, Motel...*<sup>8</sup>.

La questione di considerare questi edifici, probabilmente senza autore e probabilmente senza uno stile che sia riconducibile a quello moderno, è fondamentale, ma lo è altrettanto considerarli "architettura". Sono questi edifici da raggiungere in automobile e in cui "consumare" beni e servizi in poco tempo, che rappresenteranno i nuovi monumenti dell'architettura americana.

La storia della città americana è anche e indissolubilmente, la storia della strada e dell'uomo in movimento – libero. Come ci ricorda Frank Lloyd Wright, l'uomo libero è quello che conserva l'istinto del nomade – "il prototipo del democratico"<sup>9</sup> – di colui che vive la propria libertà grazie al suo indomito coraggio, sotto il firmamento, piuttosto che "all'ombra del muro"<sup>10</sup>. Ma l'uomo errante, libero, democratico, dell'epoca post-atomica, post-moderna e Pop, avrà sì bisogno di trovare, lungo il proprio viaggio, i luoghi del ristoro,

In 1965, Arthur Drexler, director of the department of architecture of the MoMA in New York presented the exhibition *Modern Architecture USA*, devoted to the contribution of "American" architects to the Modern Movement, although most of the architects selected to represent Modern American architecture were foreigners who emigrated to the United States as a consequence of the racial persecution and policies of the Nazi regime. With the exception of the work by Frank Lloyd Wright, Greene & Greene and Irvin Gill, most of the architecture in the exhibition was of European derivation.

It is not surprising that Reyner Banham – the historian that had belonged to the *Independent Group* – in an article devoted to the said exhibition, expressed his scepticism regarding Drexler's choices, which presented a repertoire of *milestones* of *International Style*<sup>7</sup> modernity. Banham inquired as to why it was not railway stations instead that were included, or those structures – true American conquests – that had had their origin in the U.S.A.: *Skyscrapers, Bowling alleys, Shopping Centers, Drive-ins, Motels*, etc.<sup>8</sup>.

The issue of considering these probably authorless structures, in styles that cannot be related to Modernism, is essential, but so is simply to consider them as "architecture". These are buildings to be reached by car and in which to "consume" goods and services in short time spans, structures that will represent the new monuments of American architecture.

The history of the American city is also necessarily the history of the road and of man in movement – free. As Frank Lloyd Wright reminds us, the free man is the one who keeps alive the instincts of the nomad – "the prototype of the democrat"<sup>9</sup> – who lives his own freedom thanks to his indomitable courage, under the sky, rather than under the "shadow of the wall"<sup>10</sup>. But the wandering man, free, democratic, of the post-atomic, post-modern and Pop era, will need to find, along his journey, places to rest, such as gas stations, motels, drugstores, but also places for entertainment, such as drive-ins, fast-food restaurants, and much else, without having to leave his car, without interrupting his voyage.

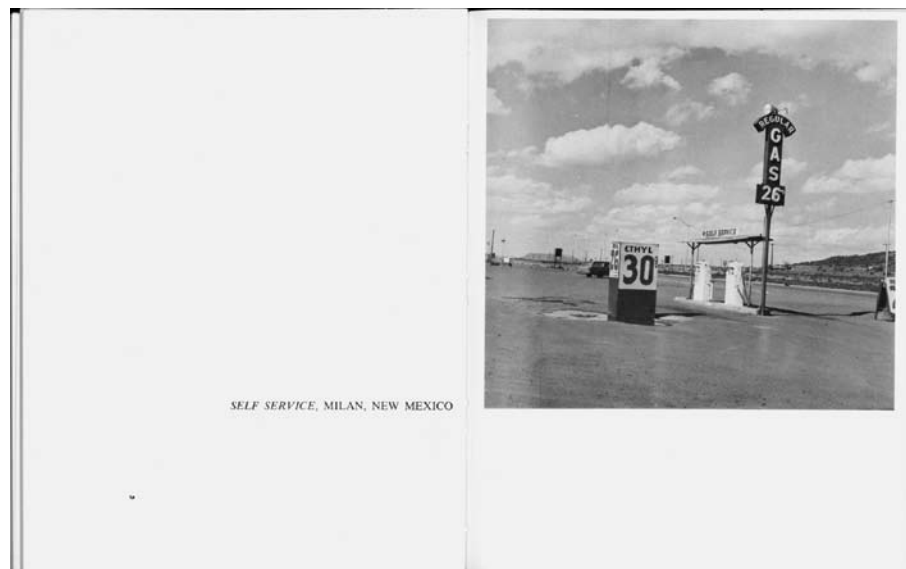
Banham's affirmations from 1965, which appeared in the article *The Missing Motel*, will become the subject of an in-depth study





come stazioni di benzina, motel, *drugstore*, ma anche i luoghi dello svago, come *drive-in*, ristoranti *fast food* e molto altro, da cui, senza scendere dall'automobile, sia possibile riprendere il viaggio. Quanto affermato da Banham nel 1965, nell'articolo *The Missing Motel*, diventerà tema di studio esteso a una intera città: Los Angeles<sup>11</sup>. Partendo da presupposti analoghi, un'altra ricerca sarà compiuta su Las Vegas da Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, con un gruppo di giovani studenti della Yale University<sup>12</sup>. Ciò che è più importante specificare è che entrambi gli studi assumono queste due diversissime città come esempio di città del futuro, o meglio, in mancanza di un prototipo ideale, queste "sono" la città del futuro<sup>13</sup>. Entrambe le ricerche sono dedicate a due città abitualmente non contemplate dalla critica specializzata – se non per alcuni edifici. La stessa definizione di città, per Los Angeles e Las Vegas, sfugge. Nel caso di Los Angeles, per la sua dispersività, nel caso di Las Vegas, *The City of Blinding Lights*, perché effimera, una città di insegne luminose, di sola facciata – di maschere. Come Potemkin<sup>14</sup>, la città di facciata descritta da Loos, dove i «palazzi rinascimentali e barocchi non sono neppure fatti con il materiale con cui sembrano costruiti. Ora vorrebbero sembrare di pietra, come i palazzi romani o toscani, ora di stucco, come le costruzioni barocche viennesi. Non sono né l'una cosa né l'altra: i loro dettagli ornamentali, le loro mensole, le loro ghirlande di fiori, i cartocci e i dentelli sono tutti in cemento e attaccati sopra»<sup>15</sup>. Ma qui a Las Vegas, queste "maschere" non vogliono sembrare qualcosa d'altro, sono altro. L'immagine-manifesto che Venturi adotta per chiarire e specificare la qualità architettonica degli edifici di Las Vegas è puramente simbolica – non dimentichiamo che il titolo completo dello studio di Venturi, Scott Brown e Izenour è *Learning from Las Vegas, the forgotten symbolism of architectural form* – l'illustrazione raffigura un edificio privo di alcuna qualità architettonica, un "muto" volume; ma apponendo un'insegna che dichiara *I am a monument*, l'edificio assume un proprio valore "comunicativo" di icona. *Learning from Las Vegas* ha un significato emblematico nell'ambito della critica operativa perché significa innanzitutto considerare una città indipendente dagli architetti, una città – apparentemente – senza architettura in cui, come scrive Tom Wolf<sup>16</sup>, le

of an entire city: Los Angeles<sup>11</sup>. Beginning from similar suppositions, another research would be undertaken on Las Vegas by Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour, together with a group of young students from Yale University<sup>12</sup>. What is more important to specify is that in both cases these two very different cities are taken as examples of future cities, or that rather, in the absence of an ideal prototype, these "are" the cities of the future<sup>13</sup>. Both studies were devoted to two cities usually not considered by specialised critics – except for some exceptional buildings in them. The definition of city itself is difficult to pinpoint, both for Los Angeles and Las Vegas. In the case of Los Angeles because of its dispersive nature, and in the case of Las Vegas, *The City of Blinding Lights*, because it is ephemeral, a city of bright advertisements, of only facades – of masks. Such as Potemkin<sup>14</sup>, the city of facades described by Loos, where «Renaissance and Baroque buildings are not even built with the materials they seem to be made of. They would like to appear as if made of stone, like Roman or Tuscan palaces, or plaster, like Viennese Baroque constructions. They are neither: their ornamental details, corbels, garlands of flowers, coverings and indentations are all in cement and stuck upon them»<sup>15</sup>. But here in Las Vegas, these "masks" do not want to appear as something else, they are something else. The image-manifesto that Venturi adopts for clarifying and specifying the architectural quality of the buildings in Las Vegas is purely symbolical – let us not forget that the complete title of the study undertaken by Venturi, Scott Brown and Izenour is *Learning from Las Vegas, the forgotten symbolism of architectural form* – the illustration shows a building without any architectural qualities, a "silent" structure; yet with a sign that says *I am a monument*, the building adopts the "communicative" value of an icon. *Learning from Las Vegas* has an emblematic meaning in the field of operative criticism because it means first of all to consider a city independently of its architects, a city – apparently – without architecture, in which, as Tom Wolf says<sup>16</sup>, the signs, the casinos, the stands, are the new monuments, its architectures, and in Las Vegas, as elsewhere, most of the things that are built are not built by architects<sup>17</sup>.



SELF SERVICE, MILAN, NEW MEXICO

insegne, i casinò, i chioschi, sono i nuovi monumenti, le sue proprie uniche architetture, e a Las Vegas, come altrove, la maggior parte di ciò che è costruito non è costruito da architetti<sup>17</sup>.

L'affermazione e l'esaltazione dell'ordinario, alla base del pensiero di *Learning from Las Vegas*, così come *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies* di Banham, corrisponde alla creazione di un legame tra cultura alta e cultura popolare e di consumo, entrambi gli studi sono un monito agli architetti rispetto a una società che si affranca sempre più dall'architettura e dall'opera dell'architetto. A Las Vegas, finalmente, la massa e il pubblico – affermano Scott Brown, Venturi e Izenour – possono partecipare alla costruzione dell'ambiente umano attraverso gli artefatti del quotidiano, che si riconoscono lungo la *Strip*. La relazione tra astratto e reale trova così nell'ideologia populista e nell'estetica del Pop e del Kitsch, la sua nuova iper-realtà. L'originale modernità di Las Vegas non è associata alla civiltà industriale e all'estetica della macchina, ma all'esaltazione della civiltà dei consumi e della merce dei favolosi anni Cinquanta e Sessanta. Come scrive Denise Scott Brown «per noi le forme del paesaggio Pop non sono meno significative di quanto sia stato il mondo dell'antica Roma per le *Beaux Arts*, il Cubismo e le macchine per i primi seguaci del Movimento Moderno, o il paesaggio industriale dei *midlands* e il Dogon per il Team X»<sup>18</sup>. Le luci e gli oggetti disseminati lungo la *Strip*, i chioschi per le ciambelle e gli *hot dog*, gli immensi parcheggi al servizio di immensi *Shopping center*, i *Drive-in*, i *Casinò*, gli *Hotel*, tutto concorre a una fruizione automobilistica della città, tutto deve essere percorso, osservato e usato con la propria vettura, simbolo della propria individuale libertà. Come osservano Venturi, la Scott Brown e Izenour, a differenza della *Fremont Street* – la “vecchia” *main street* – in cui per la continuità dei negozi, delle cappelle nuziali e dei casinò si può camminare, nella *strip* questa interazione non è possibile, «tutto avviene mediante automobile e *highway*. Nella *strip* si guida da un casinò all'altro persino quando sono adiacenti, vista la distanza che li separa, e anche perché una stazione di servizio intermedia è tutt'altro che sgradita»<sup>19</sup>.

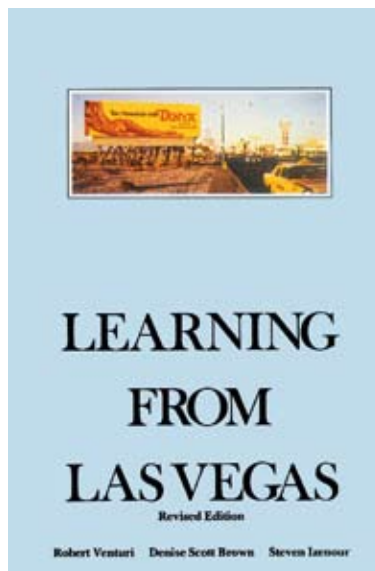
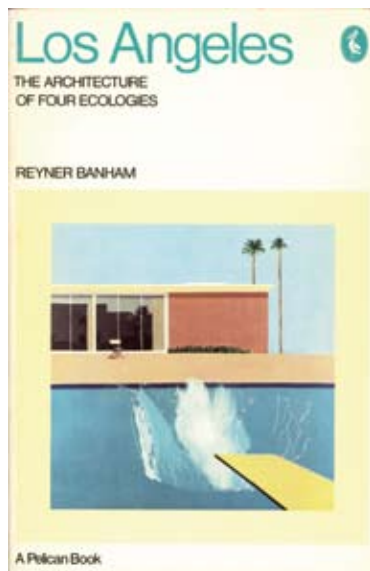
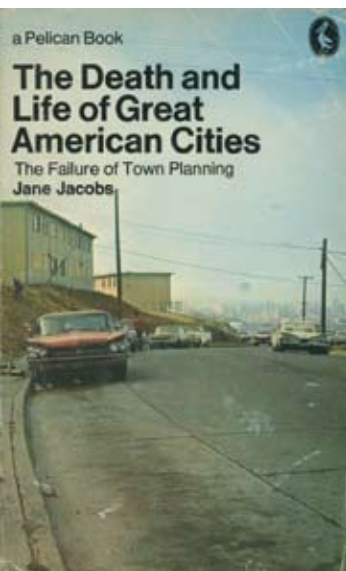
Se Las Vegas è una città che fino agli anni Cinquanta era solo una facciata, dietro la quale c'è ancora solo il deserto, Los Angeles è il caso di una città dispersa, difficile da cogliere persino dall'aereo. L'immensa città – che si sviluppa su un'area quadrata di circa 70 miglia di lato – sfugge allo sguardo, tanto che nel suo

The affirmation and exaltation of the ordinary, at the basis of the reflections of *Learning from Las Vegas*, as of Banham's *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, corresponds to the creation of a link between high culture and popular consumer culture. Both studies are an warning to architects regarding a society that is increasingly emancipating from architecture and the architect's work. In Las Vegas, finally, the mass and the public – as affirmed by Scott Brown, Venturi and Izenour – can participate in the construction of the human environment through everyday objects that can be recognised along the *Strip*. The relationship between abstract and real thus finds in populist ideology and pop and kitsch aesthetics its new hyper-reality. The original modernity of Las Vegas is not associated to the industrial civilisation and to the aesthetics of the car, but to the consumer society of the fabulous Fifties and Sixties. As Denise Scott Brown says «for us the forms of the pop landscape are less significant than those of Ancient Rome were for the *Beaux Arts*, Cubism and cars for the first followers of the Modern Movement, or the industrial landscape of the *Midlands* and Dogon for Team X»<sup>18</sup>. The light and objects disseminated along the *Strip*, the doughnut and hot-dog stands, the huge parking lots for shopping centers, the drive-ins, the casinos and hotels, all of them are part of a car-oriented use of the city, everything must be traversed, observed and used as one's own car, the symbol of individual freedom. As Venturi, Scott Brown and Izenour point out, unlike *Fremont Street* – the “old” *main street* – in which due to the continuity of shops, marriage chapels and casinos, it is possible to walk, along the *Strip* this interaction is not possible, «everything takes place in cars and highways. In the *Strip* one drives from one casino to the next even when they are next to each other, due in part to the distance between them, but also because there is often a gas station in the middle»<sup>19</sup>.

If Las Vegas up the the Fifties was only a facade in front of the desert, Los Angeles is a dispersed city, difficult to understand even when seen from an airplane. The immense city – which covers a square area of approximately 70 miles per side – is difficult to pinpoint, so much so that in his study Banham tells the reader that in order to observe and study Los Angeles he had to do like his predecessors who in order to understand Dante had to learn Italian. In his case he had to learn how to drive a car, the only possible means for analysing Los Angeles.

Banham's study affirms the importance of the “urban phenom-





studio Banham racconta che per poter osservare e studiare Los Angeles dovette fare come i suoi predecessori, che per poter comprendere Dante dovettero imparare l'italiano, allo stesso modo lui dovette imparare a guidare l'automobile, unico mezzo per analizzare Los Angeles.

Lo studio di Banham afferma l'importanza del "fenomeno urbano" Los Angeles, contrapponendosi a quanti non la consideravano una città<sup>20</sup>. Basti pensare che nel lavoro di Peter Hall, *The World Cities*<sup>21</sup>, Los Angeles non viene contemplata e che Jane Jacobs, nel suo *The Death and Life of Great American Cities*, definisce Los Angeles come una "immensa periferia" in cui gli spazi dedicati all'automobile "erodono", sempre più, territorio alla città<sup>22</sup>.

Secondo Baudrillard, Los Angeles è una città in cui non è possibile fermarsi, unica metropoli mobile al mondo e «in questa metropoli centrifuga, se uno scende dalla macchina, è un delinquente; non appena ti metti a camminare, diventi una minaccia per l'ordine pubblico, come i cani randagi sulle strade [...] il sistema delle *freeways* è un luogo di integrazione, si dice addirittura che alcune famiglie vi circolino perpetuamente nella loro *mobile-home* senza mai uscire [...] Qui si ritrova qualcosa della libertà di circolazione che c'è nei deserti, di cui Los Angeles, per la sua struttura estensiva, non è che un frammento abitato. Le *freeways* non snaturano dunque la città o il paesaggio, lo attraversano e lo articolano in varie direzioni senza alterare il carattere desertico di questa metropoli, e rispondono idealmente al solo piacere profondo, che è quello di circolare»<sup>23</sup>.

Ma al di là dell'interpretazione di Los Angeles come la città che «ha venduto l'anima all'automobile», sarà l'artista Ed Ruscha a rendere immortale l'architettura non convenzionale e il paesaggio umano di Los Angeles. Le sue opere fotografiche sono dedicate a edifici e parti di Los Angeles destinate a rappresentare e rendere intelligibile in poche immagini, la vera natura di questa città e del suo paesaggio, che si estende oltre i suoi confini; le stazioni di rifornimento, le insegne e i cartelli stradali dei suoi libri fotografici e delle sue opere pittoriche sono eletti a "forma simbolica".

Il tema di ogni suo libro è sinteticamente indicato nel titolo: *Twenty-six Gasoline Stations* (1963), *Standard Station* (1964), *Every Building on the Sunset Strip* (1966), *Thirty-four Parking Lots* (1974).

Le fotografie di *Every Building on the Sunset Strip* sono scattate da una medesima distanza, quelle di *Some Angeles Apartments* (1965), dedicato agli edifici, sono sequenze e primi piani presi

enon" of Los Angeles, in opposition to those who did not consider it a city<sup>20</sup>. In Peter Hall's work, for example, *The World Cities*<sup>21</sup>, Los Angeles is not included, and Jane Jacobs, in her *The Death and Life of Great American Cities*, defines Los Angeles as an "immense suburb" in which the spaces devoted to cars increasingly "erode" the space of the city<sup>22</sup>.

According to Baudrillard, Los Angeles is a city in which it is not possible to stop, the only mobile metropolis in the world, and «in this centrifugal metropolis, if you leave your car are immediately seen as a criminal; the moment you start walking you are seen as a menace to public order, like street-dogs [...] the system of freeways is a place of integration, it is even said that some families circulate in them in their mobile-homes perpetually, without ever leaving them [...] There is something of the freedom of movement that is found in deserts, of which Los Angeles, due to its extended structure, is nothing more than an inhabited fragment. Freeways do not alter cities or landscapes, but cross them and articulate them in various directions without altering the feature as a desert of this metropolis, and respond ideally to its deepest desire, which is that of circulating»<sup>23</sup>.

But beyond the interpretation of Los Angeles as the city that «sold its soul to the automobile», it will be the artist Ed Ruscha to immortalise the non-conventional architecture and urban landscape of Los Angeles. His photographs picture buildings and parts of Los Angeles that are destined to represent and make intelligible in a few images the true nature of this city and of its landscape, which extends beyond its boundaries; the gas stations, advertisements and road signs of his photographs and paintings are chosen "symbolically".

The topic of each of his books is summarised in its title: *Twenty-six Gasoline Stations* (1963), *Standard Station* (1964), *Every Building on the Sunset Strip* (1966), *Thirty-four Parking Lots* (1974).

The photographs of *Every Building on the Sunset Strip* are taken from the same distance, those of *Some Los Angeles Apartments* (1965), devoted to buildings, are sequences and close-ups taken from the freeway. In *Standard Station* Ruscha stops and climbs to the roof of his car in order to take pictures, but mostly shoots "in movement" and the movement is central to the representation of the subjects.

His paintings and silk-screen prints often depict the sign in the hill above Hollywood or the symbols of the film industry such as

dall'autostrada. Per *Standard Station* Ruscha si ferma, si accosta e si arrampica sul tetto dell'automobile per fotografare, ma più spesso scatta "in movimento" e il moto svolge una parte centrale nella rappresentazione dei soggetti.

Le sue opere pittoriche e serigrafiche prediligono la grande insegna sulla collina di Hollywood o i simboli dell'industria cinematografica come *Twentieth Century Fox* o ancora le *Standard Stations*. Tutte sono illuminate da luci notturne, tutte sono ambientate in una visione spettrale che rimanda inequivocabilmente alle rarefatte atmosfere di *The Martian Chronicles* (1950) di Ray Bradbury, di cui Los Angeles rappresenta il paesaggio<sup>24</sup>.

Questi studi su Los Angeles e Las Vegas hanno contribuito a definire un catalogo inedito di architetture, solitamente trascurate, che tuttavia costituiscono e costruiscono il paesaggio urbano e quotidiano della città, proponendo un nuovo punto di vista – dalla strada – per analizzare e comprendere la costruzione del territorio. Che la si intenda una città, o un frammento di deserto abitato, innervato da strade, stazioni di servizio, *drive-in*, motel e immensi parcheggi, non conta, la strada offre un punto di osservazione privilegiato sulla città, permettendo di cogliere l'insieme del costruito e non solo quel 2%, cui siamo soliti prestare attenzione.

<sup>1</sup> Nei primi anni Sessanta, negli Stati Uniti, alcuni autori, enti e architetti si sono interessati alla strada come tema centrale di studio; dalle attività di ricerca e di collaborazione fra il Massachusetts Institute of Technology (MIT) e la Harvard University, nasce l'*Institute for Architecture and Urban Studies* (IAUSP), istituzione che nella collana *Joint Center for Urban Studies*, pubblica alcuni importanti testi dedicati alla strada e alla città: *The Image of the city* e *The View from the Road* di Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer; *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism* di Serge Chermayeff e Christopher Alexander (1964); *On Streets* a cura di Stanford Anderson (1978). Vorrei qui citare anche lo studio di Bernard Rudofsky, *Streets for People* (1969), escluso dalle pubblicazioni ufficiali dello IAUSP. *The View from the Road* è particolarmente interessante per la ricerca sulla percezione, visione e osservazione della città e del territorio dalla strada.

<sup>2</sup> Le Corbusier, *Vers une architecture*, Les édition P. Crés, 1923.

<sup>3</sup> Le Corbusier, *Maniere de penser l'urbanisme*, Editions Gonthier, Paris 1963.

<sup>4</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, NY: Vintage Books, 1961.

<sup>5</sup> Jane Jacobs, *Downtown is for people*, in W. H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 157-181), NY: Doubleday, 1958.

<sup>6</sup> Dell Upton, *Architecture in Everyday Life*, «New Literary History», 2002, n. 4, p. 710.

<sup>7</sup> Già nel 1953 l'Inglese Independent Group, costituito da Reyner Banham, Edoardo Paolozzi, Peter e Alison Smithson, William Turnbull, Nigel Henderson, Richard Hamilton aveva espresso il proprio punto di vista "pop" all'esposizione *Parallel of Life and Art*, presso l'Institute of Contemporary Art di Londra e nel 1956 con *This is Tomorrow*, presso la Whitechapel Art Gallery di Londra, in cui l'artista Richard Hamilton espone il quadro *Just what is it that makes today's homes so different, so appealing?* giustamente considerato il prototipo, se non manifesto, dell'arte pop; riguardo l'*Independent Group* vedi: Anne Massey, *The Independent Group: Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, Manchester University Press, Manchester 1995.

<sup>8</sup> Reyner Banham, *The Missing Motel: Unrecognized American Architecture*, «Landscape», 1965, n. 2, pp. 4-6.

<sup>9</sup> Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, New York, W. F. Payson, 1932.

<sup>10</sup> Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, cit.

<sup>11</sup> Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Allen Lane, L.A. 1971.

<sup>12</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press, 1972.

<sup>13</sup> Tuttavia Banham afferma di non condividere l'ottimismo di chi considera L.A. come prototipo della città del futuro, così come lo sconforto di chi la vede come avanguardia del destino delle città, vedi Reyner Banham, *Los Angeles*, cit.

<sup>14</sup> Adolf Loos, «Die Potemkinsche Stadt», *Ver Sacrum*, luglio 1898, Trad. it. «La città alla Potëmkin», in Adolf Loos, *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 1990.

<sup>15</sup> Adolf Loos, «La città alla Potëmkin», cit., p. 105.

<sup>16</sup> Tom wolf, *Las Vegas (What?)*, Esquire, 1964.

<sup>17</sup> Come scrive Manuel Orazi: «Louis Kahn [...] constatava con amarezza che realisticamente gli architetti potevano aspirare a progettare appena il 2% del costruito; Venturi e Scott Brown hanno provato a spingersi invece nei meandri del restante 98% di cui Las Vegas è il simbolo e il paradigma». Vedi Manuel Orazi, *Las Vegas, capitale del XX secolo*, in Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Imparare da Las Vegas*, Quodlibet, Macerata 2010, a cura di Manuel Orazi, p. 221.

<sup>18</sup> Denise Scott Brown, *Learning from Pop*, «Casabella», n. 359-360, 1971, p. 18.

<sup>19</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, cit., p. 37.

<sup>20</sup> Come afferma nel titolo *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Banham si esprime in termini di ecologie e si riferisce pertanto all'Habitat e al biotopo, indicando le qualità e le particolari condizioni di quel delicato equilibrio che rende questa città unica. Egli riesce a individuare, paradossalmente, dei codici propri per leggere Los Angeles, quella che, nell'opinione di molti, non è una città. Le sue ecologie forniscono una chiave di lettura capace di descrivere e far intendere che effettivamente Los Angeles non solo è una città, ma che essa è un paesaggio urbano, un ecosistema.

<sup>21</sup> Peter Hall, *The World Cities*, Weidenfeld & Nicolson, London 1966.

<sup>22</sup> Vedi *Erosion of cities or attrition of automobiles*, in Jane Jacobs, *The Death and Life*, cit.

<sup>23</sup> Jean Baudrillard, *L'Amérique*, Éditions Grasset & Fasquelle, Paris 1986.

<sup>24</sup> Ray Bradbury, *The Martian Chronicles*, Doubleday, New York 1950.

*Twentieth Century Fox* or else *Standard Stations*. All of these are illuminated at night, and all are set in a spectral vision that recalls the rarefied atmospheres of Ray Bradbury's *The Martian Chronicles* (1950), for which Los Angeles represents the landscape<sup>24</sup>.

These studies on Los Angeles and Las Vegas have contributed to define a novel catalogue of architectures, often ignored, which however constitute and construct the urban and everyday landscape of the city, proposing a new point of view – from the road – in order to analyse and understand the construction of the territory. Whether one sees it as a city or as a fragment of an inhabited city connected by streets, gas stations, drive-ins, motels and huge parking lots does not matter, the road offers a privileged point of observation of the city, allowing to grasp the whole of the built environment, and not only that 2% to which we usually pay attention.

Translation by Luis Gatt

<sup>1</sup> In the early Sixties in the United States, some authors, entities and architects were interested on the road as a central topic; from the research activities and the collaborations between the Massachusetts Institute of Technology (MIT) and Harvard University, which originated the *Institute for Architecture and Urban Studies* (IAUSP), an institution which in the *Joint Center for Urban Studies*, published a series of important texts devoted to the road and the city: *The Image of the city* and *The View from the Road* by Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer; *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism* by Serge Chermayeff and Christopher Alexander (1964); *On Streets*, by Stanford Anderson (ed.) (1978). I would like to mention also the study by Bernard Rudofsky, *Streets for People* (1969), excluded from the official publications by IAUSP. *The View from the Road* is particularly interesting due to the research on perception, vision and observation of the city and of the territory from the road.

<sup>2</sup> Le Corbusier, *Vers une architecture*, Les édition P. Crés, 1923.

<sup>3</sup> Le Corbusier, *Maniere de penser l'urbanisme*, Editions Gonthier, Paris 1963.

<sup>4</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, NY: Vintage Books, 1961.

<sup>5</sup> Jane Jacobs, *Downtown is for people*, in W. H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 157-181), NY: Doubleday, 1958.

<sup>6</sup> Dell Upton, *Architecture in Everyday Life*, «New Literary History», 2002, n. 4, p. 710.

<sup>7</sup> Already in 1953 in England the Independent Group, constituted by Reyner Banham, Edoardo Paolozzi, Peter and Alison Smithson, William Turnbull, Nigel Henderson and Richard Hamilton had expressed its "pop" point of view at the exhibition *Parallel of Life and Art*, at the Institute of Contemporary Art in London and in 1956 with *This is Tomorrow*, at the Whitechapel Art Gallery in London, in which the artist Richard Hamilton presented the painting *Just what is it that makes today's homes so different, so appealing?*, which was considered the prototype, if not the manifesto, of pop art; regarding the *Independent Group* see: Anne Massey, *The Independent Group: Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, Manchester University Press, Manchester 1995.

<sup>8</sup> Reyner Banham, *The Missing Motel: Unrecognized American Architecture*, «Landscape», 1965, n. 2, pp. 4-6.

<sup>9</sup> Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, New York, W. F. Payson, 1932.

<sup>10</sup> Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, cit.

<sup>11</sup> Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Allen Lane, L.A. 1971.

<sup>12</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press, 1972.

<sup>13</sup> However, Banham maintains that he does not share the optimism of those who consider L.A. As a prototype of the future city, as well as the unease of those who see it as the *avant-garde* of the destiny of cities, see Reyner Banham, *Los Angeles*, cit.

<sup>14</sup> Adolf Loos, «Die Potemkinsche Stadt», *Ver Sacrum*, July 1898, Italian translation, «La città alla Potëmkin», in Adolf Loos, *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 1990.

<sup>15</sup> Adolf Loos, «La città alla Potëmkin», cit., p. 105.

<sup>16</sup> Tom wolf, *Las Vegas (What?)*, Esquire, 1964.

<sup>17</sup> Manuel Orazi writes: «Louis Kahn [...] ascertained with bitterness that architects could in fact only aspire to design approximately 2% of the built environment; Venturi and Scott Brown tried to adventure themselves into the remaining 98%, of which Las Vegas is the symbol and paradigm». See Manuel Orazi, *Las Vegas, capitale del XX secolo*, in Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Imparare da Las Vegas*, Quodlibet, Macerata 2010, edited by Manuel Orazi, p. 221.

<sup>18</sup> Denise Scott Brown, *Learning from Pop*, «Casabella», n. 359-360, 1971, p. 18.

<sup>19</sup> Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, cit., p. 37.

<sup>20</sup> As affirmed in the title *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Banham expresses himself in terms of ecologies and therefore refers to the habitat and the biotope, indicating the qualities and specific conditions of the delicate balance which makes this city unique. He manages to identify, paradoxically, a series of specific codes for interpreting Los Angeles, which according to many is not a city. Its ecologies provide an interpretative key capable of describing and explaining that not only is it a city, but it is also an urban landscape and an ecosystem.

<sup>21</sup> Peter Hall, *The World Cities*, Weidenfeld & Nicolson, London 1966.

<sup>22</sup> See *Erosion of cities or attrition of automobiles*, in Jane Jacobs, *The Death and Life*, cit.

<sup>23</sup> Jean Baudrillard, *L'Amérique*, Éditions Grasset & Fasquelle, Paris 1986.

<sup>24</sup> Ray Bradbury, *The Martian Chronicles*, Doubleday, New York 1950.



p. 155  
 Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1943  
 Manis Photo Collection  
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives  
 p. 156  
 Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1951  
 Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1959  
 Manis Photo Collection  
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives  
 p. 157  
 Highways, Los Angeles  
 p. 158  
 Ed Ruscha, *Twentysix Gasoline Stations*, 1962, pp. 31-32  
 © Ed Ruscha. Courtesy Gagosian.  
 p. 159  
 Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*,  
 Vintage Books, NY 1961, cover  
 Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Allen  
 Lane-Pelican, L.A. 1971, cover  
 Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las  
 Vegas*, MIT Press, Cambridge 1972, cover  
 Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, *The View from the Road*,  
 MIT Press, Cambridge 1964, cover  
 p. 161  
 Photograph of the Aladdin and Dunes from Las Vegas Boulevard, Las  
 Vegas, late 1960s  
 Manis Photo Collection  
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives